EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE



PEP



Nr. 20

16 mei 1964
Voor abonnees 35 ct.
Losse nummers 45 ct.

HALLO, beste vrienden!

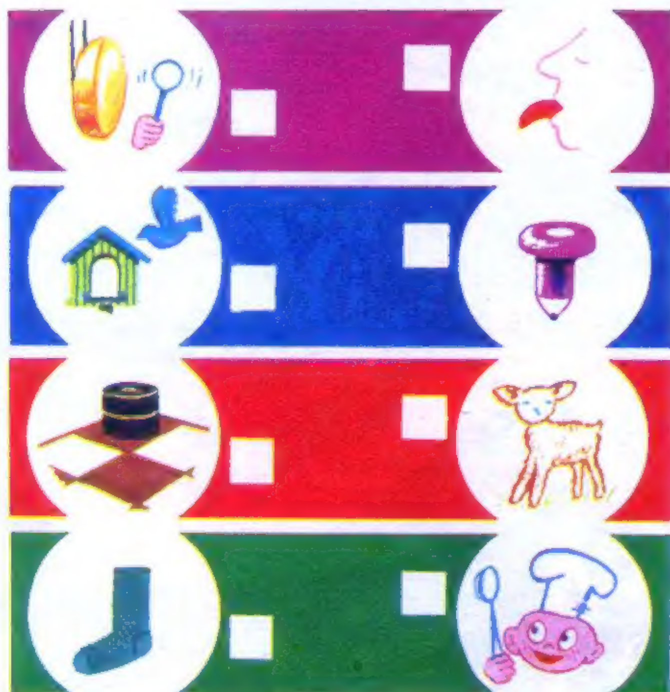
NEDERLAND gaat wéér 'n woordje meespreken in de luchtvaart! Over ruim twee jaar zal het eerste nieuwe straalverkeersvliegtuig uit de produktiehal van Fokker komen rollen en voortgestuwd door z'n twee machtige straalmotoren het luchtruim kiezen. Vóór die dag zal er een massa werk verzet zijn aan die F. 28... Hoeveel werk en hoe het toestel er uit zal gaan zien kom je te weten op de pagina's 15, 16 en 17, want voor de PEP-plaat van deze week hebben wij deze nieuwste Fokker uitgekozen!

Het is weer een PEP vol afwisseling geworden: je vindt er een kort verhaal in over Zorro, postzegels met afbeeldingen van de radio en alles wat daarmee samenhangt, een praatje over en een plaatje van de Vauxhall Viva, terwijl Bob Spaak jullie het een en ander vertelt over paarden in (en een klein beetje buiten) de sport en Hugo Hooftman laat zien dat ook de Bell-helikopters er mogen zijn.

En dan nog iets: volgende week worden de namen bekendgemaakt van de winnaars van onze grote paasprijsvraag en ook de namen van de tien winnaars die op zaterdag 23 mei of zondag 24 mei naar het circuit van Zandvoort zullen gaan om daar de grote racers aan het werk te zien en — wie weet — een praatje met hen te maken! Tot zolang nog even geduld. Over acht dagen weet je of je er óók bij bent!



Een model van de Fokker F. 28, ingericht voor het vervoer van 55 passagiers. Het wordt een prachtig toestel!



VOOR PIENTERE PEP PUZZELAARS

BUITENLANDSE ZAKEN

De dingen op deze tekening zien er heel gewoon uit, maar als je de puzzel oplost, zul je merken dat we op vakantie in het buitenland zijn. Liefst twee mensen zijn ons daar aan het uitleggen wat voor moois we allemaal zien. Je moet nu eens proberen te ontdekken wie die twee mensen zijn. Op elke gekleurde balk staan twee cirkels. Probeer de namen te vinden van wat de twee tekeningen daarin voorstellen. Die woorden lijken op elkaar. Allebei de woorden hebben maar één verschillende letter. Ha, nu hebben we beet, want dié letters moeten we hebben. Schrijf ze in de vierkantjes naast de tekeningen en doe dat bij de twee tekeningen van elke gekleurde balk. Als je het goed hebt, lees je in de vakjes van boven naar beneden twee woorden van vier letters, die de oplossing zijn van deze puzzel. Schrijf die twee woorden op een briefkaart en stuur deze vóór 21 mei naar: Redactie Pep, Postbus 1444, Amsterdam. Schrijf in de linkerbovenhoek aan de ADRESZIJDE van de briefkaart: Pep-prijsvraag nr. 20.

De oplossing van prijsvraag nr. 18: schaker, bokser, schermer, amazone.

PRIJZEN

1e prijs: een horloge; 2e prijs: een fototoestel; 3e prijs: een tafeltennisspel; 4e prijs: een kruiswoordspel; 20 troostprijzen: een bal.

BARTJE







Ton en Tineke

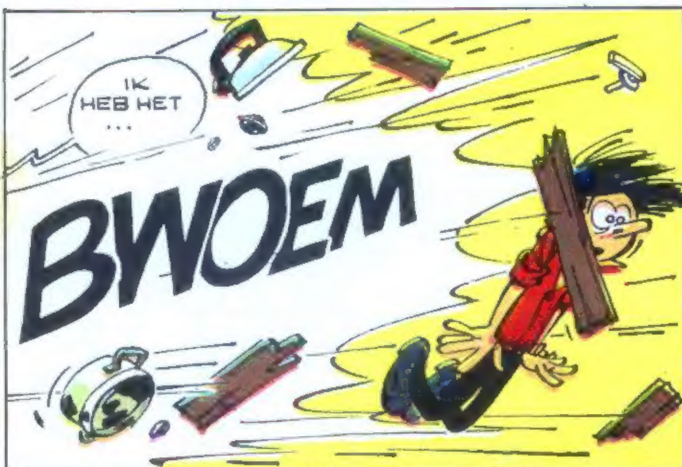
door Franquin















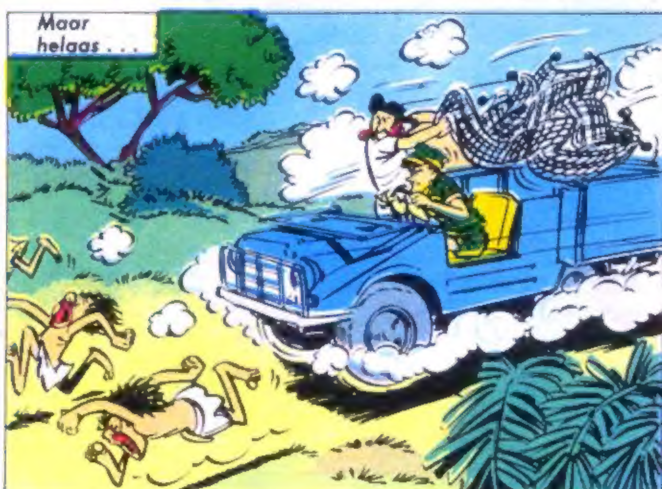


Pep in het land van BOEM-BOEM

Pep en de nieuwe leider der pygmeeën zijn nog voortvluchtig, maar de Grote Tovenaar verraadt uit jaloezie hun schuilplaats. Dick Dreuner zet de achtervolging in.





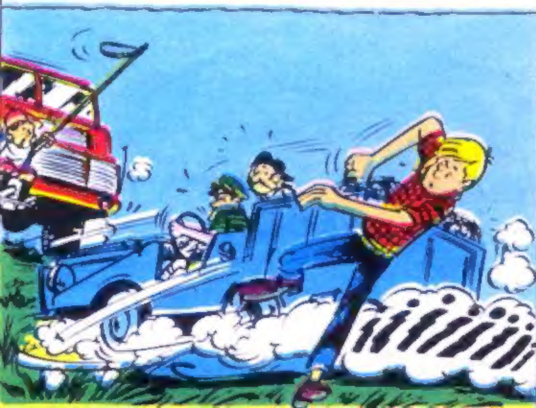


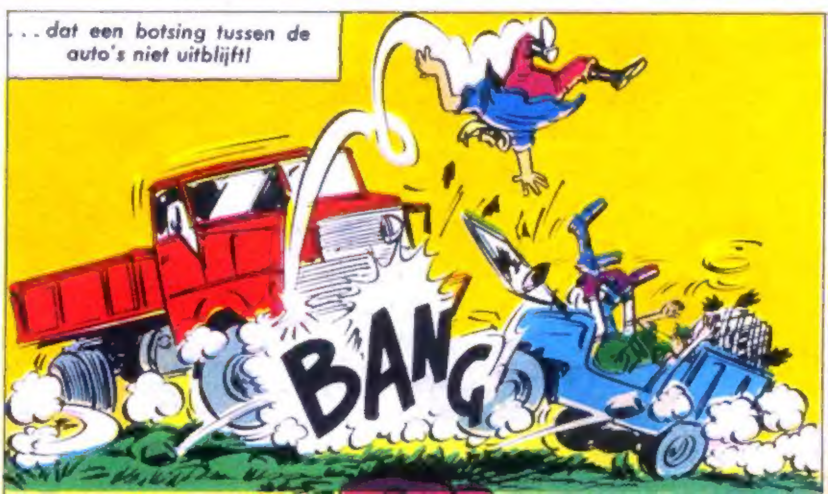






Door die vreemde manier van lopen raken Dick Dreuner en zijn mannen in verwarring en wel zo . .





Hierdoor zien Pep en Stef kans het veilige en dichtbegroeide oerwoud in te vluchten . . .

Stommelingen! Kaffers!

Niks aan te doen! Vroeg of laat moeten ze er toch weer uit te voorschijn komen en dan nemen we die knaap te grazen!

We zullen intussen die weglopers aan het werk zetten om de verloren tijd in te halen! Ik zal dat dwerg-gespuis leren om in staking te gaan! We zullen om beurten toezicht houden! Vooruit!

Aan de slag, jullie, en vlug!

En bij het licht van flambouwen hervatten alle pygmeeën hun zware, moeilijke werk . . .

. . . jaja, we zeiden: alle pygmeeën, dus ook de Grote Tovenaar, die hen verried!

Jij ook, stukkie opperhoofd! Aan 't werk, vooruit!

Is dat nou mijn beloning? Wat een tegenvaller!

En wat doen we met die twee daar, baas? Hoeven die niet te werken? Ja, toch zeker?

Natuurlijk! Dat zou toch al te gek wezen! Stel je voor! Iedereen moet werken, behalve wij! Haha! We moeten nu eenmaal allemaal onze last dragen in dit leven! Hihi! Daar komen we niet onderuit! Haha! Hoe kom ik erop! Hihi!

Even later . . .

Geweldig, baas! Zo kunnen ze niet ontvluchten en tegelijk mooi als gewichten dienen voor onze goud-weegschaal!

Tjongejonge, ik heb van al die toestanden een razende honger gekregen! Jullie moeten nu maar eens gauw een geroosterde buffel voor me klaarmaken. Als er morgen wordt gewogen, wil ik goed in vorm zijn!

WORDT VERVOLGD



MICHEL VAILLANT CIRCUIT



















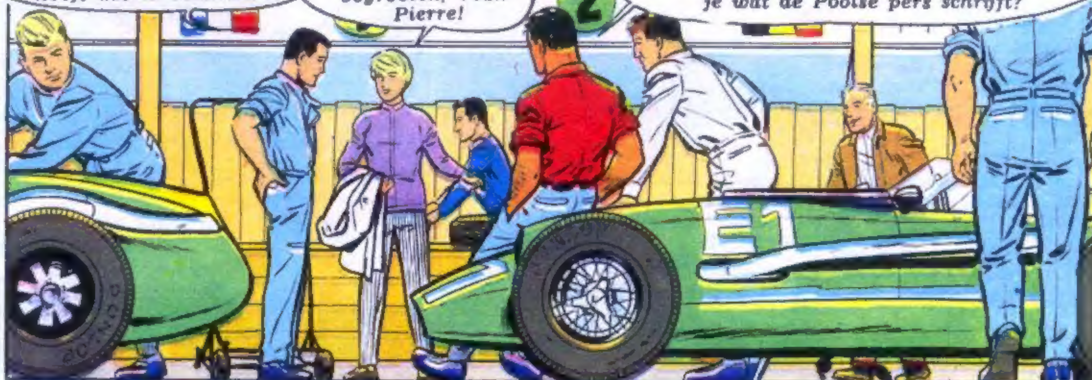


VAN DE ANGST

De foto die Agnes gevonden heeft, blijkt van de jonge racer Peter Grant te zijn. Hij is verongelukt. Latour laat Agnes een krantenverslag zien van de begrafenis. Zij wijst op een van de mensen van wie een foto bij het artikel staat....

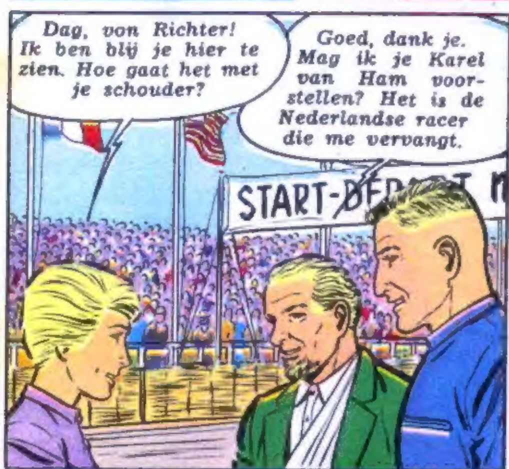


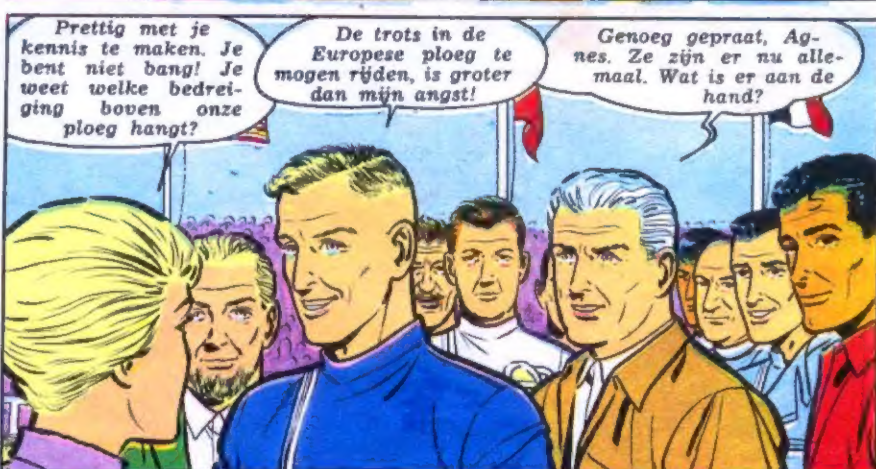
Warschau.
Het circuit is lang niet zo luxueus als de banen in West-Europa. Er zijn hier geen overdekte tribunes, maar slechts wat houten stelloges. Pits zijn er eigenlijk niet. Alles gebeurt in de open lucht, maar de Poolse lente is zacht en vrolijk. Het weer is heerlijk. Talrijke toeschouwers willen de internationale race bijwonen. En als Agnes aan komt wandelen...











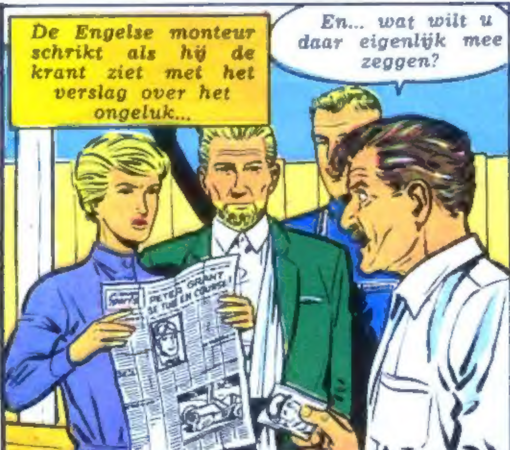














Nu zijn ware identiteit is ontdekt, beseft hij dat hij alles zal moeten bekennen. Hij wist dat dit eens zou gebeuren... Zijn knieën knikken en hij valt neer op een stoel. Hij heeft niet eens meer de kracht om zich te verdedigen. Harry Grant is een uitgeput man... En toch ziet hij er niet als een misdadiger uit...















Verslagen vertelt Grant dat hij op Sebring de slaappoeder in het glas van de Duitse coureur deed... In San Sebastian deed hij alsof hij de sabotage aan de „Ferrari" ontdekte, om geen argwaan te wekken. Hij had de remveren van de „Porsche" doorgesneden en werd daarbij verrast door de bewaker...









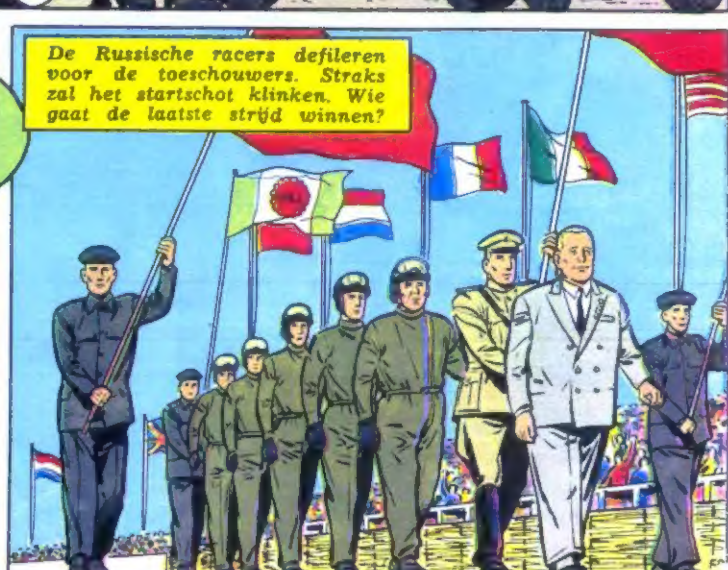












WORDT VERVOLGD



OP HET SPOOR VAN ZORRO





GEWOONLIJK was het rustig en stil op de hacienda van Don Alejandro de la Vega, maar deze avond was er bijzonder veel activiteit. De commandant van de pueblo Los Angeles had het spoor van Zorro gevolgd tot de hacienda en was ervan overtuigd dat hij zich daar verborgen moest houden. De paarden van de lansiers waren vastgebonden aan het hek en de lansiers zelf hadden de wacht betrokken rond het eigendom van de la Vega's. In de zitkamer stond de commandant woest te gebaren. In een hoek van de kamer was onze dikke sergeant Garcia, met een baard van drie dagen, een fruitschaal aan 't plunderen, waarbij hij de restjes wegspoelde met een forse slok wijn.

Don Alejandro stond bij het open vuur. Hij was woedend dat zijn huis in bezit was genomen door de soldaten, die zijn buren onderdrukten en in de gevangenis wierpen.

Zijn zoon, Don Diego, scheen zich er niet veel van aan te trekken. Hij zat op de zware, eikehouten piano te spelen, die vanuit Spanje naar Los Angeles was gebracht. Don Diego leek alleen maar aandacht te hebben voor het oude Castiliaanse liedje dat hij speelde, maar in werkelijkheid luisterde hij scherp naar elk woord dat de commandant sprak.

Don Diego was niet alleen maar een jonge, enigszins verveelde man, die pas was teruggekeerd uit Spanje, waar hij had gestudeerd. Hij was ook Zorro, die 's nachts uitreed om het onrecht ongedaan te maken dat de hebzuchtige commandant de burgers van Los Angeles had aangedaan.

„Ik weet zeker dat Zorro in dit huis is," riep de commandant uit.

„Dat is moeilijk te geloven," zei Diego glimlachend.

„Hij is niet in dit huis." Als een eend die te veel gegeten heeft, waggelde sergeant Garcia naar de commandant.

„Stilte!" donderde de kapitein. „Ik heb Zorro tot deze hacienda gevolgd. Hij **moet** in dit huis zijn!"

„Maar ik heb het hele huis laten doorzoeken," protesteerde Garcia, „en ik heb persoonlijk de lager gelegen vertrekken voor mijn rekening genomen!"

„Je hebt de wijnkelder voor je rekening genomen, bedoel je," voegde de kapitein zijn ondergeschikte toe.

„Ik geef u de verzekering dat hij zich niet in een van de wijnvaten verborgen heeft," zei Garcia trots, „en mijn troepen hebben mij rapport uitgebracht dat hij ook nergens anders in dit huis is!"

„Dan verbergt hij zich ergens in de buurt. Hij moet hier erg goed bekend zijn, want ik geloof dat Zorro niemand anders is dan de voorman op de hacienda… Benito!"

„Ja maar, kapitein," bracht Garcia in het midden, terwijl hij wat druivezaadjes langs Don Alejandro in het vuur spoog. „U heeft Benito al twee keer gevangen genomen en hem twee keer vrijgelaten ook! U zei dat die Indiaan onmogelijk Zorro kon zijn, weet u nog?"

„In ieder geval zeg ik nu dat hij het **wel** is. Als we hem hebben, zullen we hem voor het gerecht slepen en in het openbaar ter dood brengen. We moeten nu maar 'ns een keer van die bandiet Zorro afkomen!"

Diego kuchte. „Van al dat gepraat over

De wind streek koel over het gezicht van Zorro toen hij en Swallow door de streek reden die hij nog van z'n jeugd kende. Hij kon de lansiers net voorblijven.



Garcia beweerde bij hoog en bij laag dat Zorro zich onmogelijk in de hacienda van Don Diego kon bevinden. Hij had 't huis van onder tot boven onderzocht.

ter dood brengen krijg ik hoofdpijn," zei hij, terwijl hij opstond vanachter de piano. „Met uw toestemming zal ik mij nu terugtrekken in mijn kamer."

„Diego, blijf waar je bent," beval zijn vader. „Al gauw zul je het beheer over de hacienda van me overnemen, en je moet durven opkomen voor je mensen, zeker als ze zo lang in dienst zijn als Benito!"

„Dat probeer ik, vader, echt," zei Don Diego, „maar ik kan nu eenmaal niet tegen geweld. Ik ga maar naar boven, wat gedichten lezen…" En hij liep de kamer uit, kuchend in zijn zakdoek.

Don Alejandro keek zijn zoon bedroefd na.

„Er is werk voor Zorro vannacht," zei Diego tegen Bernardo, toen hij de deur van z'n kamer achter zich sloot. „De kapitein zit achter Benito aan, haal m'n

… als zo'n nijdige kapitein voet bij stuk houdt en bovendien nog weet te vertellen dat Benito, de voorman op de hacienda, Zorro is, wat moet je dan beginnen …"



masker en mijn mantel even. Ik moet Benito zien te vinden voor hij door de lansiers wordt opgebracht. Vlug, we mogen geen tijd verliezen." Hij drukte op een verborgen knopje en een geheim paneel gleed open. Er achter was een donkere gang te zien, die naar beneden liep, langs de bibliotheek en dan onder de grond door tot bij een grot, waarin Diego zijn prachtig paard Swallow had staan. Alleen Diego en Bernardo kenden deze vluchtgang. Zelfs Diego's vader, Don Alejandro, wist niets van het bestaan ervan af.

Don Diego trok zwarte kleren aan, zette een masker op en sloeg een grote zwarte mantel om. Als Zorro haastte hij zich de gang door naar de grot, waar hij Swallow zadelde en het paard door het struikgewas leidde, dat de ingang van de grot aan het oog onttrok. Toen hij eenmaal buiten was, sprong hij op de rug van het paard en zette het aan. „We moeten Benito zo gauw mogelijk zien te vinden," fluisterde hij. „Ik geloof dat ik weet waar hij zich schuil houdt."

Toen zij aan de rand van een bos kwamen, hield hij Swallow in en riep zachtjes: „Benito!"

Er kwam geen antwoord, maar Zorro hoorde een takje kraken daar vlakbij. „Benito! Ik ben 't. Zorro! Waar zit je?"

Uit de duisternis klonk nu een stem. „O, Zorro! Ik dacht dat het de commandant was."

Zorro steeg af en liep langzaam het bos in.

„Hoe heeft u mij kunnen vinden?" vroeg Benito. „Alleen Don Diego en een paar heel vertrouwde vrienden weten dat ik me hier al 'ns eerder heb schuilgehouden."

„Ik weet een heleboel, Benito. Ik weet dat je op de vlucht bent, maar dat je niet weet hoe je kunt ontsnappen. Je zult zeker gevangen worden door de lansiers."

„Maar als ik hier blijf," zei Benito, „word ik opgehangen omdat ze denken dat ik u ben!"

„Luister," zei Zorro, „haal een paard op en rijd dan naar Monterey. Probeer de gouverneur te pakken te krijgen. Hij weet zo langzamerhand wel hoe de commandant is... Vertel hem wat er gebeurd is en dan zal hij je in bescherming nemen. Zo gauw we deze commandant hier kwijt zijn, kom je terug op de hacienda van Don Alejandro."

„Dat zal ik doen, senor," antwoordde Benito, „en ik dank u."

„Waar is je paard?" vroeg de gemaskerde man.

„Mijn vrienden zouden het me brengen. Ik hoop dat de lansiers ze niet zien als ze het uit de stal halen."

„Wat?" riep Zorro uit. „Je paard hier naar toe brengen? Je kunt er wel op rekenen dat de commandant ze volgt!" Hij rende naar 'n boom daar vlakbij, bond z'n lasso om de stam, liet het touw over het pad lopen en verborg zich zelf in de bosjes. Daar bleef hij wachten. Even later kwamen twee vaquero's het pad af. Benito's paard hadden ze bij de halster. Zij kwamen vlak langs de schuilplaats van Zorro, die in het vage licht zag dat Benito een pak achter op het zadel bond. Voor hij daarmee klaar was stormden de commandant en zijn lansiers door het struikgewas op hem af.

„Aha, Zorro, nu hebben we je!" riep de commandant tegen Benito.

De kapitein reed voorop. Zorro liet hem voorbij rijden en trok toen de lasso strak. Sergeant Garcia reed enkele meters achter zijn commandant. Z'n paard struikelde over het touw, maar de sergeant zelfs bleef rechtdoor gaan tot zijn hoofd in botsing kwam met een noteboom. Hij kwam zwaar op de grond neer, probeerde overeind te komen om de kapitein te helpen, maar gleed uit over de noten en kwam dit keer met zijn achterhoofd tegen de boom. Hij besloot te blijven zitten tot alles voorbij was.

De andere lansiers vielen over elkaar toen hun paarden struikelden over het strak gespannen touw.

Intussen was Zorro Benito te hulp geschoten.

De commandant had zijn zwaard getrokken en stond nu tegenover de verschrikte vaquero, die geen wapen had. „Nu kun je je testament wel maken, bandiet," snauwde de kapitein.

Zorro, die zijn degen al getrokken had, riep: „Als u Zorro zoekt, kapitein, moet u hier zijn!"

Met een ruk draaide de commandant zich om en stond pal voor de gemaskerde man. Het gevecht begon. De commandant was goed, maar Zorro was beter. Met uitvallen en onverwachte stoten drong Zorro de kapitein weg van Benito. De kapitein moest steeds meer terug, over grond die bedekt was met boomwortels en lianen.

„Spring op je paard en rijd weg!" riep Zorro tegen Benito. „Vlug!" Benito reed het bos uit en Zorro dreef de commandant steeds verder terug, tot hij over een liaan struikelde en op z'n knieën viel. Net toen Zorro zijn vijand wilde ontwapenen, zag hij sergeant Garcia, die als een buffel op hem afstormde. De lansiers volgden hun sergeant met getrokken pistolen.

Zorro sprong weg in het struikgewas en rende naar Swallow, die doodstil in een bosje stond. Hij sprong op het paard en galoppeerde onder de bomen uit. „Naar de paarden! Naar de paarden!" schreeuwde Garcia, die zijn eigen paard niet kon vinden. De commandant, die overeind gekrabbeld was, sprong op z'n paard en zette aan het hoofd van de lansiers de achtervolging in. De wind streek koel over het gezicht van Zorro, toen hij en Swallow door de streek reden, die hij nog van z'n jeugd kende.

Zijn zwarte kleren maakten het in het donkere bos onmogelijk voor de lansiers om hun doel goed te zien. Zorro leidde Swallow over een grintpad een nauwe kloof in. Aan het eind van de kloof bleef hij achter een enorm rotsblok wachten. De achtervolgers, met de commandant nog steeds aan het hoofd, schoten hem voorbij. Zorro keek ze na tot ze uit het gezicht verdwenen waren. Toen keerde hij terug naar de verborgen grot.

Hij zette Swallow vast en liep vlug de gang door naar zijn kamer, waar hij, geholpen door Bernardo zich verkleedde en net de trap afliep toen de commandant de voordeur binnenstormde. „Ik hoorde lawaai en dat stoorde me zo erg dat ik geen gedicht meer kon lezen," klaagde Don Diego.

„Wie denkt er nou aan gedichten als Zorro ontsnapt is met de gevangene!" brulde de commandant.

„Maar u zei daarnet dat de gevangene Zorro was... zijn er dan twee Zorro's?" vroeg Don Diego.

Garcia kwam achter de commandant de zitkamer in en liep meteen door naar de fruitschaal.

Don Diego liet zijn vingers over de pianotoetsen glijden. „Weet u, vader," zei hij, „ik geloof dat de piano nodig 'ns gestemd moet worden." Zijn vader keek hem aan, de commandant stáárde hem aan, alleen Garcia, die net op dat moment weer een pit op de grond spuugde en nog een enorme slok wijn nam, schonk geen aandacht aan zijn woorden. En achter de rug van de commandant gaf Bernardo Don Diego een knipoogje en vormde met de duim en wijsvinger van z'n rechterhand een cirkel, waarmee hij te kennen wilde geven dat Zorro het er ook dit keer weer goed vanaf had gebracht...

Dat zwarte pak, die zwarte mantel en dat masker brachten sergeant Garcia al menig keer op een dwaalspoor ...



Mickey en Goofy

Door het opperhoofd van een Indianenstam in het verre Westen van een dodelijke val te redden, is Mickey de held van de dag. Intussen heeft Goofy geprobeerd zijn elektrische snoeren te verkopen, maar niemand wil er een hebben....



















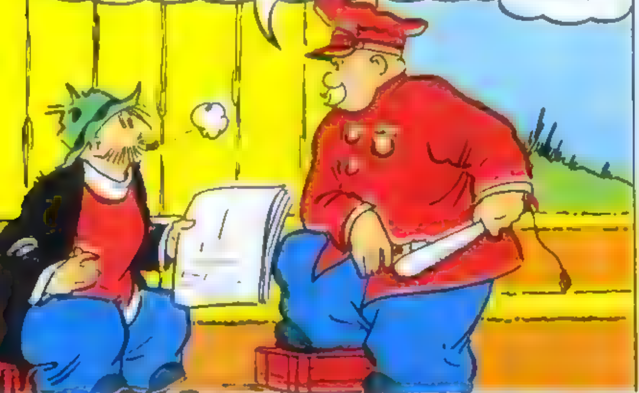



PIETJE PECH
door
C.D.RUSSELL


IK ZE DAT JULLIE BAREND DE BRAND-KASTENKRAKER GEGREPEN HEB-BEN!

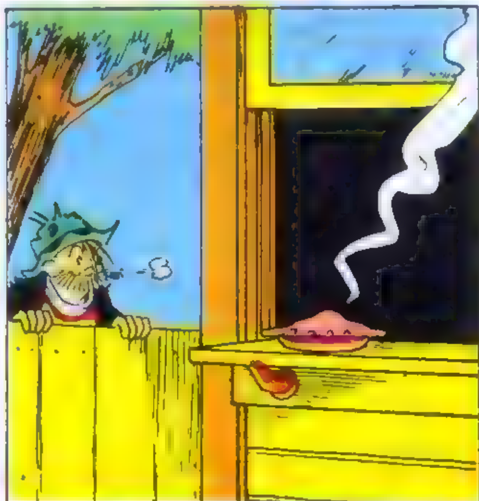

JA, HIJ IS ER EIN-DELIJK BIJ.

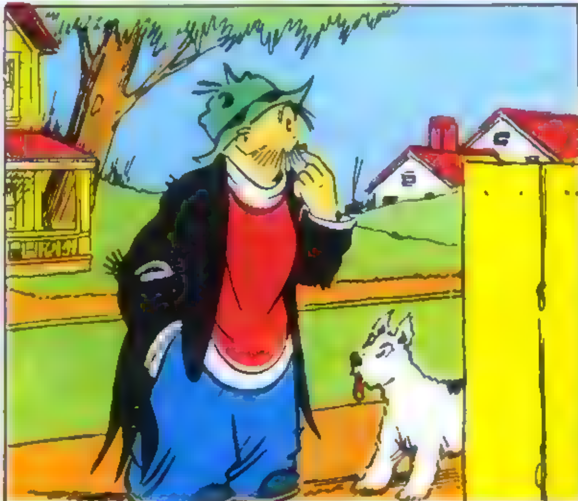

WE ZATEN AL JAREN ACHTER HEM AAN, MAAR WE HADDEN GEEN ENKEL BEWIJS!


EÉNS MOEST HIJ 'N FOUT MAKEN. HIJ WERD 'N BEETJE TE BRUTAAL EN DEED EEN KRAAK-JE ZONDER ZIJN ZIJDEN HANDSCHOENEN AAN!

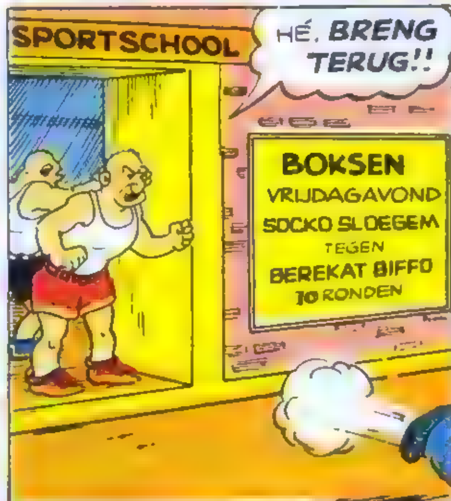

HIJ LIET DUIDELIJKE VINGERAFDRUKKEN ACH-TER EN *DAT* WAS HET! REILLY ARRESTEERDE HEM EN NU ZIT HIJ VOOR TIEN JAAR. ALLEMAAL DOOR DIE VERRADERLIJKE **VINGERAFDRUK-KEN!**










SPORTSCHOOL
HÉ, **BRENG TERUG!!**
BOKSEN
VRIJDAGAVOND
SOCKO SLOEGEM
TEGEN
BEREKAT BIFFO
10 RONDEN



NEDERLAND GAAT EEN STRAALVERKEERSVLIEGTUIG BOUWEN .....

DE FOKKER F.28



Boven: Het is nog een toekomstbeeld: de F. 28 vliegt over de Fokker-fabriek!

HET was een fantastisch bericht, dat door de dagbladen met grote koppen op hun voorpagina's werd gezet: Nederland gaat een straalverkeersvliegtuig bouwen! Maar het was waar. En als alles goed gaat, zullen we op 1 juni 1966 — dus over twee jaar al — het toestel de lucht in zien gaan. Er wordt hard gewerkt bij Fokker aan de F.28, de machine die straks de F.27 Friendship op de produktieband zal gaan vervangen en die 55 tot 65 passagiers zal kunnen vervoeren over middelgrote afstanden, dus tot ongeveer 2200 km.

„Waarom bouwt Fokker nu juist zo'n toestel?" zul je je misschien afvragen. „Waarom geen transatlantisch straalvliegtuig in de klasse van de DC-8 en Boeing 707? Waarom geen supersoon toestel als de Concorde, dat sneller dan het geluid zal vliegen?" Er zijn een heleboel factoren die tot deze keuze geleid hebben. Om te beginnen is de ontwikkeling van zo'n enorm intercontinentaal vliegtuig voor een landje als dat van ons veel te kostbaar. Wist je dat voor de ontwikkeling van een toestel als de F.28 al 122 miljoen gulden nodig is? Voor de Friendship was dat „maar" 27 miljoen gulden... De F.28 gaat zo om en nabij de 7 miljoen gulden per stuk kosten, iets minder dan een complete Starfighter met reserve-onderdelen, ruim twee en een half keer zoveel als een Friendship.

Dus géén dure, supersone, intercontinentale machine: een kleiner toestel, voor middelgrote afstanden. Maar hoe groot dan precies? Voor hoeveel passagiers? Met welke vliegprestaties? Om dat te weten te komen heeft Fokker een zogenaamd „marktonderzoek" gehouden. Brieven werden verstuurd naar alle grote luchtvaartmaatschappijen ter wereld en daarin werd gevraagd precies op te geven wàt op dit gebied hun wensen waren. Uit de binnengekomen antwoorden bleek dat aan een toestel als de F.28 gaat worden, de meeste behoefte bestond. Met andere woorden: dat er van zo'n machine heel wat verkocht zouden **kunnen** worden.

In de loop der jaren is de F.28 nogal veranderd; dat zie je duidelijk als je het tegenwoordige model vergelijkt met het oorspronkelijke ontwerp. Aanvankelijk zou het een kleiner toestel worden, voor 45 passagiers, met een rechte vleugel. Nu is de romp groter en de vleugel heeft een lichte pijlstelling gekregen. Al maandenlang, jarenlang, is er bij Fokker over gepiekerd hoe die F.28 het beste gebouwd zou kunnen worden. Evenals de Friendship krijgt de F.28 tal van onderdelen van plastic, wat voor een straalverkeersvliegtuig zéker iets bijzonders is.

Vanaf 1 juni 1966 zullen we dus de trotse Fokker met zijn twee straalmotoren achter aan de staart hoog boven ons in het Nederlandse luchtruim kunnen zien vliegen. In december 1967 kan de eerste seriemachine worden afgeleverd. Aan de KLM? De Lufthansa? Een Amerikaanse maatschappij? Wie zal het zeggen? Er zijn nu 260 Friendships verkocht... we mogen van harte hopen dat de F.28 even succesvol zal blijken te zijn! Fokker heeft uitgerekend dat er 125 F.28's verkocht moeten worden vóór er van enige winst sprake is. Het ligt niet in de bedoeling het toestel in Amerika in licentie te laten bouwen, zoals dat met de Friendship gedaan is. Zelf wil Fokker nu aan Amerika leveren, wat betekent dat F.28's, gekocht door een Amerikaanse maatschappij, op eigen kracht over de oceaan zullen moeten vliegen. De F.28 wordt een prachtig voorbeeld van Europese samenwerking in de vliegtuigbouw. De vleugels zullen gebouwd worden door Sud Aviation in Frankrijk, het romp-achterstuk, de motorgondels, de staartvlakken en enkele romppanelen door verschillende vliegtuigfabrieken, terwijl ook Fiat in Italië waarschijnlijk nog ingeschakeld wordt bij de bouw van romppanelen. Fokker zelf zal de rompneus met cockpit bouwen en het rompmiddenstuk.

De Viscount, de Caravelle en de Friendship hebben het bewijs geleverd dat de Europese vliegtuigbouw een woordje meespreekt in de luchtvaartwereld: de Concorde, de Vickers VC.10, de De Havilland Trident en de Fokker F. 28 laten dat nog eens zien!





Rechts: In de windtunnel van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart-laboratorium.

TECHNISCHE GEGEVENS

FOKKER F. 28:

Afmetingen: spanwijdte 23,57 m, lengte 27,44 m, hoogte 8,13 m
Motortype: twee Rolls-Royce Spey Junior straalmotoren van 3924 kg stuwkracht (RB 183-1 turbofans)
Gewichten: leeg 13.835 kg, vlieggewicht 24.500 kg
Prestaties: max. kruissnelheid 815 km per uur, vliegbereik 2092 km, aantal passagiers max. 65

PEP PLAAT

FOKKER F. 28

Het waas van geheimzinnigheid die zo lang rond het nieuwste produkt van Nederlands vliegtuigindustrie heeft gehangen, is weggevaagd. Over ruim twee jaar zal de eerste Fokker F. 28 door zijn twee machtige Rolls-Royce straalmotoren de lucht ingestuwd worden en laten we hopen dat er veel zullen volgen! Op de opengewerkte tekening zie je in de zwarte neusdop de radar, daar vlak achter het ingetrokken neuswiel. Tegenover de trap ligt de pantry, het keukentje. De cabine is gedeeltelijk ingericht als privé- of zakenvliegtuig, gedeeltelijk als passagierstoestel. Onder de vloer van de cabine, behalve in het stuk waar de vleugels aan de romp vastzitten en het landingsgestel geborgen wordt, loopt een bagageruim. In de voorrand van de vleugel ligt een buis waar hete lucht doorgeblazen kan worden om ijsvorming te voorkomen. In de vleugel zelf is één grote brandstoftank ondergebracht met klotsspanten om — als het vliegtuig in een bocht hangt en al de brandstof naar buiten gestuwd zou worden — het zwaartepunt van het toestel een niet àl te drastische verschuiving te laten ondergaan. Op de vleugel zitten twee soorten kleppen. De oranje kleppen komen tijdens de landing omhoog om in een zo kort mogelijke tijd de vaart uit het toestel te halen; de kleppen aan de achterrand van de vleugel dienen om het vleugeloppervlak groter te maken. Dankzij deze kleppen heeft de F. 28 maar een vrij korte baan nodig om te kunnen starten en landen. Achter in de cabine zie je links een toilet, rechts een bagageruim en daar tussenin de garderobe. Onder de T-staart zitten — achter aan de romp — kleppen die de vaart van het toestel kunnen afremmen.



Op de rechter pagina zie je onderaan, in het rode vlak, de indeling van de cabine van een F. 28, wanneer het toestel bestemd is om 65 passagiers te vervoeren. In het groene vlak is de indeling getekend van een F. 28 als privé- of zakenvliegtuig.



Dit is de Fokker F. 26 Phantom (schim), het allereerste ontwerp ter wereld (!) voor een straalverkeersvliegtuig. Al in 1946 bestond dit toestel op de tekenplank, maar het was zijn tijd te ver vooruit. Er is zelfs nooit een prototype van gebouwd. De F. 26 is een „schim" gebleven.



GEEN SALAMI VOOR PHILOMEEN

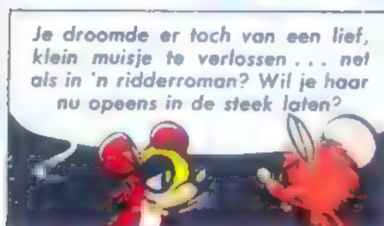






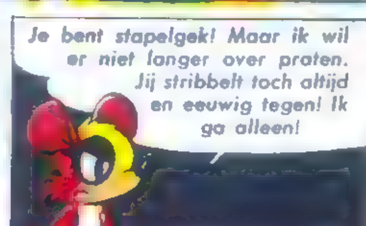
























door Raymond Macherot

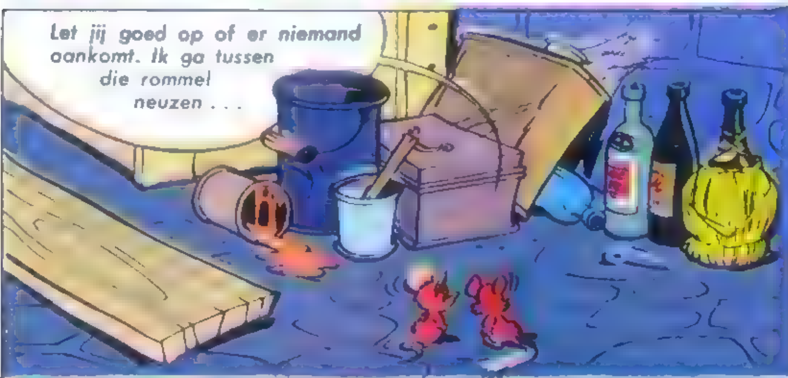
De kat van de notaris, Philomeen, houdt Kleintje gevangen, het zusje van Olivia en Truusje Pickechester. Zij vraagt als losprijs drie salami-worsten. Chloro en Minimum zijn vastbesloten Kleintje uit haar klauwen te bevrijden.







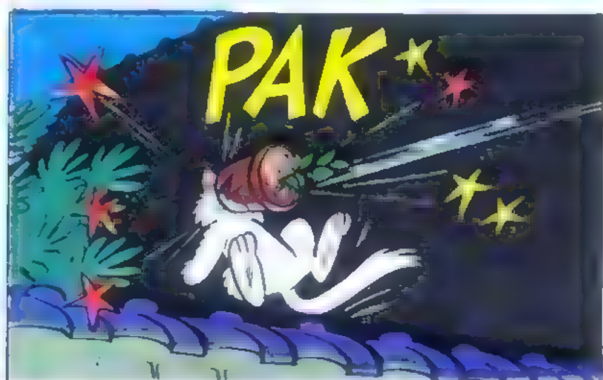




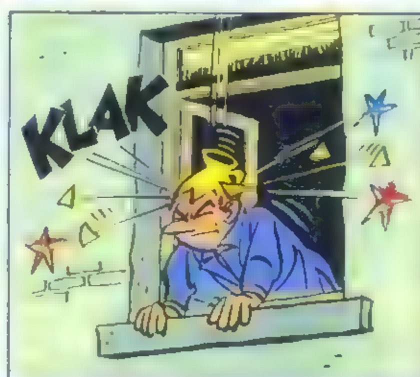








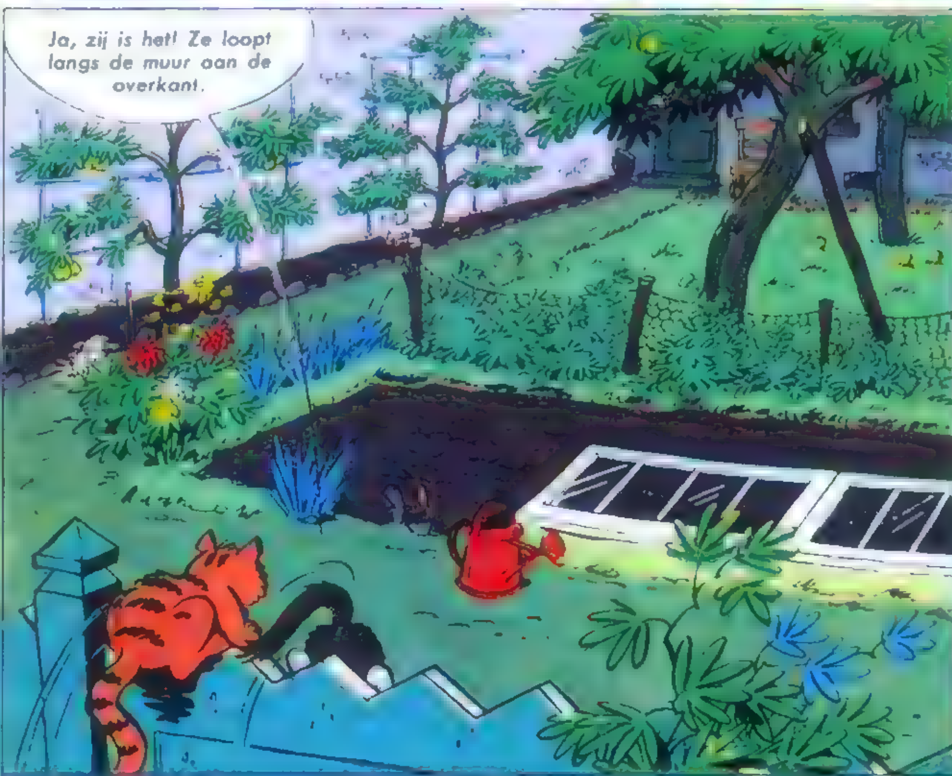








OEI! OEI! MIJN ARM HOOFD!

PHILOMEEN!

Ja, zij is het! Ze loopt langs de muur aan de overkant.

Pantoffel! Monokel! Zijn jullie nou vrienden? Kom voortaan 'n beetje vlugger!

Hh . . . hm . . . Wij dineerden in de stad, Philomeentje, en we . . .

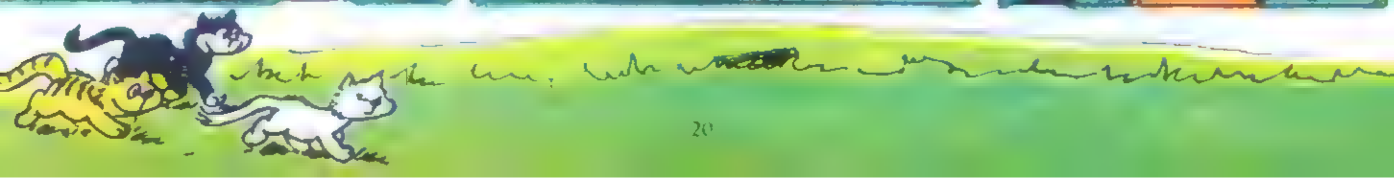
De heren dineerden in de stad! Zeker van de ene vuilnisbak in de andere!

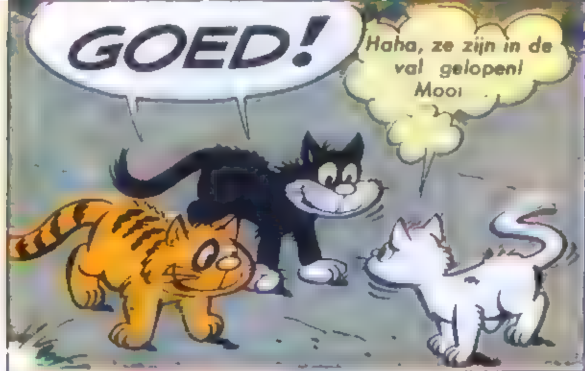
Wees niet zo onaardig! We . .
Philomeentje, heb je een besluit genomen? Wie van ons beiden wil je als verloofde?

Ik kies de dapperste van jullie twee!

DAT BEN IK!

DAT BEN IK, ZEG IK JE!
NIET, IK! IK! IK!
Schreeuw toch niet zo!

Ik zei de dapperste, en niet degene die 't hardst kan schreeuwen. Ik zal jullie op de proef stellen om te weten te komen wie de dapperste is . . .


























WORDT VERVOLGD

POSTZEGELS EN... RADIO!

UIT 기임제10주년기념우표
1962년 1월 31일발행
대한민국 체신부

ALS wij het over „radio" hebben, denken we al gauw aan de grote pionier Guglielmo Marconi, de man die in 1896 in Engeland zijn eerste octrooi kreeg op wat toen nog bekend stond als „draadloze telegrafie". Marconi was, zoals uit zijn naam wel blijkt, een Italiaan en het is dus echt niet zo vreemd dat zijn land hem in 1937 — een jaar na zijn overlijden — met de uitgifte van drie postzegels eerde. Ook Tsjechoslowakije heeft in 1959 een dergelijke zegel uitgegeven, in de serie „vooruitgang der techniek". Op de zegel staat, behalve een portret van Marconi, een schip; waarschijnlijk de „Philadelphia", waar Marconi in 1902 berichten van opving over een afstand van 13.000 km overdag en 36.000 km 's nachts! Tsjechoslowakije had in maart 1959 ook al het chassis met de frontplaat van een oud radiotoestel op een zegel afgebeeld. Radiozendmasten zijn een heel geliefd onderwerp bij postzegelontwerpers. Zij staan op een zegel van 3 franc van Luxemburg met de aanduiding „Radio Luxembourg", maar ook op zegels van verre landen, zoals Korea, Libanon, Samoa, China, Noord-Vietnam, Yemen, Frans West-Afrika en nog veel meer. Het prinsdom Monaco vestigde in 1951 de aandacht op zijn radiozender door de uitgifte van drie zegels. Vaticaanstad gaf in 1933 zes, in 1959 twee zegels uit met afbeeldingen van Radio Vaticana, terwijl op de serie luchtpostzegels van 1956 de aartsengel Gabriel (patroon van de telecommunicatie, dus ook van de radio) werd afgebeeld.
Op een zegel van 20 filler, door Hongarije in 1955 uitgegeven, zien we een meisje werken aan het chassis van een radiotoestel. Op een serie luchtpostzegels (Italië 1947) die verscheen ter herdenking van het vijftigjarig bestaan van de radio, zijn in symbolische voorstellingen afgebeeld: radio op aarde, radio in de lucht en radio ter zee. Op de 10 cts-zomerzegel van ons land staat een trawllogger, waarop duidelijk een antenne te zien is. Wist je dat de radiozendmasten op de 6 ct-zegel, van de serie uitgegeven om het 100-jarig bestaan van Nederlandse postzegels te herdenken, de zendmasten van Kootwijk zijn?
De door zendmasten uitgezonden radiogolven zien we op een zegel van 20 rappen, die in 1952 door Zwitserland werd uitgegeven. Ook op de 40 öre-zegel van Zweden (1953) zijn radiogolven afgebeeld. Een radiotelegrafist staat op een zegel van Dahomey, Afrika, uitgegeven in 1941; een radioamateur op een zegel die Tsjechoslowakije in 1959 uitbracht.
Oostenrijk kwam in dat jaar met een heel bijzondere zegel uit, waarop de radio- en televisiezender bovenop de Zugspitze te zien was. Westberlijnse zegels lieten niet alleen radiozenders schitteren, maar vestigden ook de aandacht op daar gehouden radiotentoonstellingen. Op één van deze zegels staat de Berlijnse beer, die een grammofoonplaat vasthoudt, en de afbeelding van een televisiescherm en een zendmast.
Ons Rijksdeel in de West, de Nederlandse Antillen, gaf twee zegels uit ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de „landsradio", zoals dat daar genoemd wordt. Ook zijn heel wat landen met zegels gekomen ter ere van de U.I.T. of I.T.U. (het eerste is de Engelse, het tweede de Franse benaming): de speciale afdeling van de Verenigde Naties waaronder de radio thuishoort.

DE VERSCHOVEN GRENS

RIVIEREN, GROEPJES BOMEN OF STEENHOPEN VORMDEN JAREN GELEDEN IN CALIFORNIË DE GRENZEN. OP EEN DAG, OP DE RANCHO VAN DON ESTEBAN MURILLO...

EENS ZAL AL DIT LAND VAN JOU ZIJN, ZOON. VAN DE RIO DEL NORTE TOT AAN DE WEG!

MAAR ALS DON ESTEBAN EN ZIJN ZOON DIE AVOND AAN TAFEL ZITTEN...

DON ESTEBAN! DE LOOP VAN DE RIO DEL NORTE IS VERANDERD!

VERANDERD? DAT IS ONMOGELIJK!

HET IS WAAR, SEÑOR! DE RIVIER STROOMT NU VIJF KILOMETER DICHTER BIJ DE HACIENDA! DE OUDE BEDDING LIGT DROOG!

HET WAS WAAR. DE LOOP VAN DE RIVIER, DIE DON ESTEBANS LAND BEGRENSDE, WAS PLOTSELING VERANDERD...

DAT IS HET VEE VAN DON PEDRO, ONZE BUURMAN! EN HET GRAAST OP **MIJN** LAND!?

MAAR ALS DON ESTEBAN BIJ DON PEDRO PROTESTEERT...

U VERGIST ZICH, SEÑOR! HET VEE GRAAST OP **MIJN** LAND!

STAAT ER NIET IN DE LANDAKTE DAT DE RIO DEL NORTE DE GRENS IS TUSSEN UW EN MIJN LAND?

ZELFS DE COMMANDANTE VAN DE PUEBLO KAN NIETS DOEN...

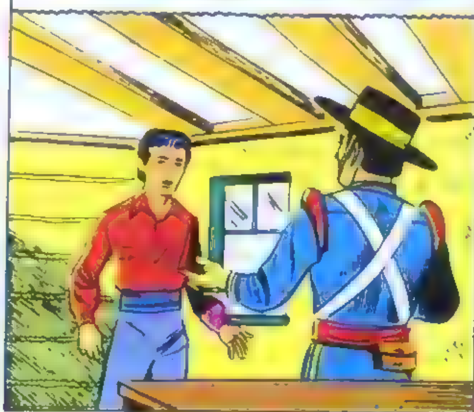
HET SPIJT ME, SEÑOR... IN DE AKTE STAAT DUIDELIJK DAT UW LAND ZICH UITSTREKT TOT DE RIVIER... EN NIET VERDER!

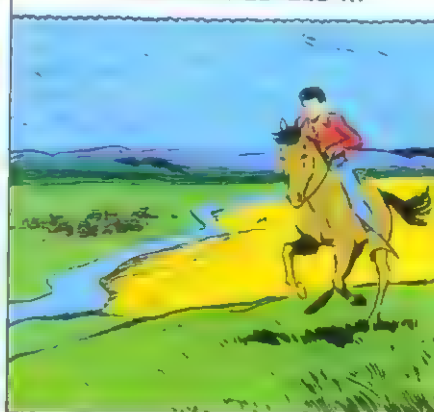
VREEMD... IK HEB NOG NOOIT VAN ZOIETS GEHOORD, OF...

OF ZOU DON PEDRO EEN MANIER GEVONDEN HEBBEN OM DE STROOM TE WIJZIGEN, ZODAT HIJ ONS LAND KON INPIKKEN? WILDE U DAT ZEGGEN?

RUFO! HOU JE MOND! IK MAG DON PEDRO NIET, MAAR HIJ IS MIJN BUURMAN... BESCHULDIG HEM NIET VAN ONEERLIJKHEID!


GOED, VADER. IK BESCHULDIG HEM NIET. IK KOM STRAKS WEL NAAR DE HACIENDA... IK MOET NOG EVEN WAT SPULLEN HALEN!


RUFO RIJDT TERUG NAAR DE CUARTEL, WAAR HIJ EEN KORT GESPREK MET DE COMMANDANTE HEEFT...


DAARNA VOLGT HIJ DE DROGE BEDDING VAN DE RIO DEL NORTE NAAR DE HEUVELS ...


EN ALS HIJ IN HET HOOGLAND KOMT, WAAR DE RIVIER ONTSPRINGT....
DUS TOCH! DON PEDRO HEEFT DIT GEDAAN OM ONS LAND TE STELEN!


MAAR ALS HIJ EEN DAM KAN BOUWEN... KAN IK HEM VERNIETIGEN!

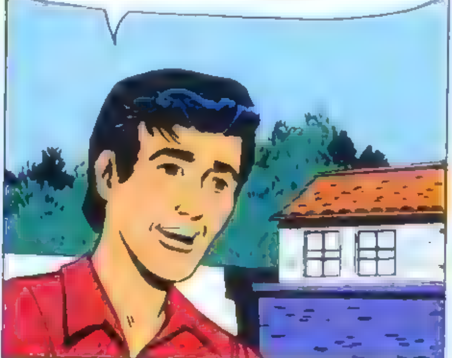

RUFO WERKT SNEL...


...EN MAAKT DAT HIJ WEGKOMT...

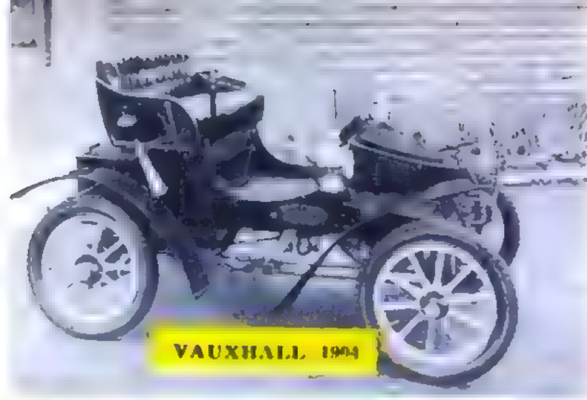



TERUG, OP DE RANCH VAN ZIJN VADER...
RUFO! DE RIO DEL NORTE STROOMT WEER NORMAAL! WIJ HEBBEN ONS LAND TERUGGEKREGEN!


IK WEET HET, VADER, DON PEDRO HEEFT DE STROOM AF LATEN DAMMEN OM DE RIVIER MEER NAAR HET ZUIDEN OM TE BUIGEN...
HIJ... MAAR DAT IS DIEFSTAL!


DAT WAS HET OOK. IK HEB DE DAM OPGEBLAZEN MET DYNAMIET, DAT IK VAN DE COMMANDANTE KREEG TOEN IK HEM ZEI DAT WE WAT STRONKEN WILDEN OPRUIMEN...


IK HEB HEM ALLEEN NIET VERTELD DAT DE STRONKEN ER NIET GEGROEID, MAAR NEERGELEGD WAREN!



DE VAUXHALL VIVA



Steeds groter wordt de Europese middenklasse, waartoe alle wagens behoren waarvan de prijs tussen de vijf- en zesduizend gulden ligt. Er is veel belangstelling voor juist dit soort auto's, zoveel, dat zelfs de grote Amerikaanse fabrieken zich niet afzijdig konden houden: Ford kwam met de Taunus 12M en de Consul Cortina, General Motors met de Opel Kadett en nu ook de Vauxhall Viva, terwijl Chrysler wel zo ongeveer te beschouwen is als de fabriek die de Simca 1000 uitbrengt. Deze week staat voor ons autopraatje de Vauxhall Viva op het programma!

AMERIKAANSE EUROPEANEN		prijs	pk	lengte	hoogte	breedte	gewicht
	Simca 1000	f 4995	50	3,80 m	1,49 m	1,34 m	698 kg
	Taunus 12 M	f 5725	50	4,24 m	1,59 m	1,45 m	845 kg
	Consul Cortina	f 5725	53	4,26 m	1,58 m	1,43 m	805 kg
	Opel Kadett	f 5470	47	3,92 m	1,47 m	1,41 m	670 kg
	Vauxhall Viva	f 5550	51	3,94 m	1,51 m	1,36 m	710 kg

VOOR VERZAMELAARS!

Als je een fraaie folder van de Vauxhall Viva wilt hebben, kun je 'n kaart sturen naar de Public Relations Afd. van General Motors Continental, Parmentierplein 1, Rotterdam-Zuid, waarop je vraagt naar de folder waar in PEP over geschreven is!

DE Vauxhall Viva is een normale, echt Engelse auto. Normaal omdat de motor voorin ligt en de achterwielen aandrijft, Engels omdat zijn „lijn" mooi en eenvoudig is, terwijl het binnenwerk van de auto iets deftigs heeft met zijn fraaie bekleding en sierlijk stuurwiel. Vier personen kunnen er goed en gemakkelijk in zitten. Het is een tweedeurs-auto, maar de portieren zijn zo breed (99 cm), dat de passagiers voor de achterbank geen „kruip in, sluip in" hoeven te spelen om hun plaatsen te bereiken. Bovendien klappen de rugleuningen van de voorstoelen ver naar beneden. Alleen de bestuurder kan onder het rijden zijn stoel naar voren of naar achteren schuiven om te proberen hoe hij het gemakkelijkst zit.
Net als zijn Duitse broertje, de Opel Kadett, heeft de Viva een stuur dat enigszins scheef staat in verband met de juiste overbrenging van het stuurmechanisme naar de voorwielen.
Als versnellingshendel heeft de Viva een pookje, dat op de verhoging tussen de voorzittingen is aangebracht, wat de wagen iets sportiefs geeft. Dank zij de soepele, watergekoelde viercilinder motor (1057 cc) is de wagen zelfs bij een snelheid van maar 35 km per uur nog wel in de vierde versnelling op te trekken. Het kàn, maar natuurlijk is het niet goed voor de auto, die zijn 51 paardekrachten wel op een betere manier wil gebruiken.
Op de weg doet de Viva het uitstekend, al is het wel even wennen aan de zeer lichte besturing. Binnen de twintig seconden kun je van 0 tot 100 km komen, terwijl je er — volgens de kilometerteller — 130 km per uur mee kunt rijden. Omdat vrijwel elke kilometerteller het boven de 100 km per uur niet zo nauw meer neemt, zal de maximumsnelheid ongeveer rond de 120 km per uur liggen. Als benzine verbruik geeft de fabriek op: 1 liter per 12,5 tot 17 km. Die 12,5 is dan voor snel optrekken en stadsverkeer, die 17 voor het rustiger rijden en de lange afstanden. Omdat de Viva geen hoge eisen stelt voor wat betreft het regelmatige onderhoud — elke 5000 km olie verversen en elke 45.000 km enkele smeernippels van nieuw vet voorzien worden de kosten aan de auto lager maar de zorgen van de berijder groter.
Accu, portieren, scharnieren, banden en meer van die dingen worden meest al alleen bij doorsmeerbeurten nagekeken, maar die liggen bij de Viva echt wel te ver uit elkaar. De bestuurder zal het zelf in de gaten moeten houden en af en toe alles 'ns even nalopen Maar die moeite is de Viva wel waard!



WALT DISNEY'S

SPIN en MARTY



HET KASTEEL

Davey heeft Spin en Marty het hele kasteel laten zien waar hij woont met zijn grootvader, die daar konijnen fokt. Diezelfde nacht vluchten twee bankrovers met een vliegtuig over de woestijn waar het kasteel staat.











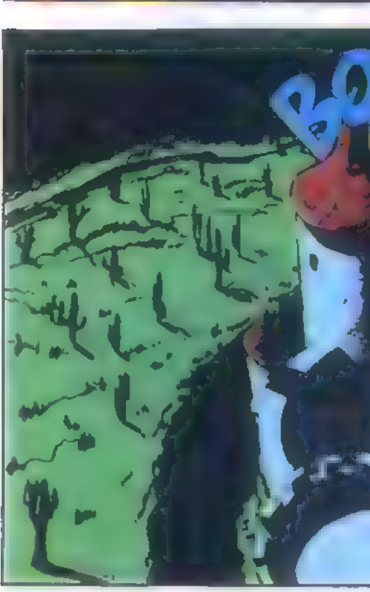







EN EVEN DAARNA...
KIJK UIT! DAAR STAAT IETS, VLAK VÓÓR ONS!
IK KAN HEM NIET MEER OP-TREKKEN!


MET EEN AFSCHUWELIJK GEKRAAK VAN METAAL EN ZEILDOEK RAAKT DE VLEUGELTIP DE KASTEELTOREN...
KREKS!


BONG!


MAAR WONDER BOVEN WONDER ONTSNAPPEN DE BEIDE MANNEN AAN DE DOOD...


EVEN LATER KOMEN ZEB EN DE JONGENS OP DE ONHEILSPLEK AAN...
ZE LEVEN ALLEBEI NOG!
IK DACHT DAT DE HELE TO-REN NAAR BE-NEDEN KWAM TOEN ZE HEM RAAKTEN!


DEZE KANT OP, JONGENS. IN DE KEUKEN BRANDT EEN VUUR!


DAARNA, IN HET KASTEEL...
UW ARM IS LELIJK GEKNEUSD, ME-NEER... HIJ MOET 'N PAAR DAGEN IN EEN DRAAG-VERBAND...
HOE VER IS DE GRENS HIER VAN-DAAN?


ONGEVEER DERTIG KILO-METER, DENK IK. MAAR U MOET DOOR DE HETE WOESTIJN!
HEEFT U PAAR-DEN? EEN WA-GEN MISSCHIEN?


NEE. U ZULT HIER MOETEN BLIJ-VEN TOT MIJN VRIEND CY MET ZIJN WAGEN KOMT. DAN KUNT U MEE-RIJDEN NAAR DE STAD. OVER TWEE DAGEN.
TWEE DAGEN? MAAR WE...

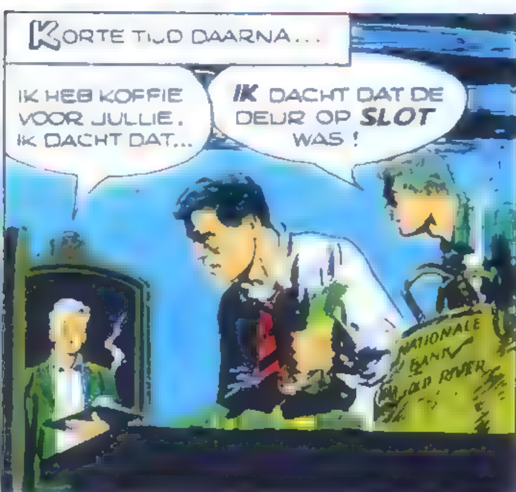

WAAROM NIET, PETER? HET IS HIER RUSTIG!
DOET U IN ZAKEN OF IETS DERGE-LIJKS?


ZO ZOU JE HET KUN-NEN NOE-MEN!
IK ZAL UW SPULLEN UIT HET VLIEGTUIG HALEN, MENEER... WE...


KOM NIET IN DAT VLIEGTUIG! DAAR ZORGT MIJN VRIEND WEL VOOR!
NATUURLIJK...IK...IK WILDE ALLEEN MAAR HELPEN!


IK ZAL U NAAR UW KAMER BRENGEN.
MOOI...HAAL JIJ DE SPULLEN UIT HET VLIEGTUIG, PETER!


ER IS IETS AAN DE HAND MET DIE TWEE!
JA. JE MOCHT ONDER GEEN VOORWAARDE BIJ DAT VLIEGTUIG KOMEN... ALSOF ZE ER IETS IN VERBERGEN!


KORTE TIJD DAARNA...
IK HEB KOFFIE VOOR JULLIE. IK DACHT DAT...
IK DACHT DAT DE DEUR OP SLOT WAS!
NATIONALE BANK OLD RIVER


I-IK WILDE NIET BIJ U BINNENDRINGEN!
KIJK MAAR 'NS GOED, MENEER...U ZULT NU WEL WETEN WAT VOOR SOORT ZAKEN WIJ DOEN!


DOE DE JONGENS ASJEBLIEFT NIETS!
WE DOEN NIEMAND IETS... ALS U DOET WAT WE ZEGGEN! NAAR DE KEUKEN, WE MOETEN MET DE JONGENS PRATEN!


DENK ER GOED AAN: NIEMAND GAAT HIER VANDAAN!
WE SCHIETEN ALLEEN ALS WE ERTOE GEDWONGEN WORDEN!


DE VOLGENDE DAG HOUDEN DE BANKROVERS DE JONGENS GOED IN DE GATEN...
HET IS MAAR GOED DAT MIJN VRIEND, RED, HIER NIET IS! HIJ HAAT KONIJNEN!
HATEN?

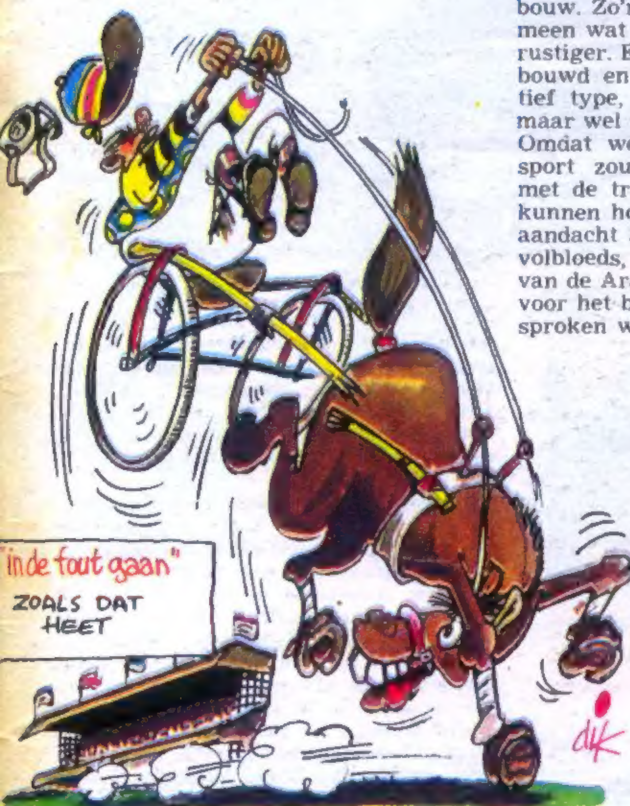

EN OF! KONIJNEN KOMEN ALTIJD OP HEM AF EN DAN TRANEN ZIJN OGEN ZÓ, DAT HIJ BIJNA BLIND IS!


MAAR ZOLANG ZE HIER BENEDEN ZIJN, GEBEURT ER NIETS!


DIE AVOND VERTELT ZEB DE JONGENS VRESELIJK NIEUWS...
WEET U HET ZEKER, GROOTVADER?
ABSOLUUT! IK HOORDE ZE EROVER PRATEN... ALS CY HIER MORGEN KOMT, GAPPEN ZE ZIJN WAGEN, AL MOETEN ZE HEM ERVOOR DODEN!

BOB SPAAK
op zijn sport praatstoel

OVER PAARDEN



Bij het bestuderen van de internationale sportagenda kwam ik verschillende paardesportevenementen tegen, een concours hippique hier, een belangrijke ren daar. Toen dacht ik: „De jongens van tegenwoordig komen lang niet zoveel in contact met paarden als wij vroeger." Ik ben een tikkeltje ouder dan jullie en toen ik een jongen was, een Amsterdamse jongen, toen was het paard nog in aanzien. Ik ben niet zó oud, dat ik nog de paardetram heb zien rijden, maar ik herinner me wel dat ik de brandspuit heb zien uitrukken, getrokken door vurige paarden. Nou ja, in die dagen had men voor alles en nog wat de hulp van paarden nodig, van machtige paarden zowel als van hitjes; en dat was helemaal niet ongezellig, want ik vind het lelijkste paard nog te verkiezen boven de mooiste auto. Er **zijn** trouwens helemaal geen lelijke paarden, wel lelijke auto's. Nou, goed, zo was 't dus vroeger. Nu zie je niet zo veel paarden meer, zeker niet in de grote steden, maar in de sport spelen ze nog steeds een rol. Gelukkig? Misschien wel, dat moet je aan de paarden zèlf vragen. Waarschijnlijk zeggen ze niet allemaal „ja", maar als ze lachen, zit 't goed.

Een paar vragen. Is een „volbloed" een paard dat vol bloed is? Heeft een „warmbloed" werkelijk **warm bloed** en een „koudbloed" dan misschien bloed van een lage temperatuur? Nee, dat warm en koud heeft niets met de temperatuur van het bloed te maken, 't is meer een kwestie van **temperament,** van karakter, zeg maar, en ook van bouw. Zo'n koudbloed is over het algemeen wat gemoedelijker van aard, wat rustiger. Een best trekpaard, zwaar gebouwd en nou niet bepaald een sportief type, als je voelt wat ik bedoel, maar wel erg sympathiek.

Omdat we het over paarden in de sport zouden hebben, zullen we ons met de trekpaarden niet verder bezig kunnen houden. We besteden dus onze aandacht aan de volbloeds, de Engelse volbloeds, die de afstammelingen zijn van de Arabische paarden, waarover al voor het begin van onze jaartelling gesproken werd en die toen al **je-van-het** waren. We hebben het nu over vrij kostbare paarden. Let op: ik herinner me dat een jaar of tien terug een driejarig renpaard, luisterend (of niet luisterend, weet je veel?!) naar de mooie naam **Nashua** werd verkocht voor het aardige sommetje van ruim één miljoen 250 duizend dollar of ongeveer ƒ 4.500.000! Daar is Henk Groot met zijn transfersom van ƒ 250.000 een heel klein jongetje bij. Deze Nashua was natuurlijk een renpaard uit duizenden, dat voor zijn baas of bazen (zo'n paard wordt vaak door een stel heren gekocht) het nodige verdiende, ook al méér dan het bedrag dat men had neergeteld om zich zijn eigenaar(s) te mogen noemen. Beetje zielig eigenlijk, dat zo'n paard zelf daar geen cent van in z'n zak steekt, hè? Dat moet altijd maar hollen. Of over hindernissen springen.

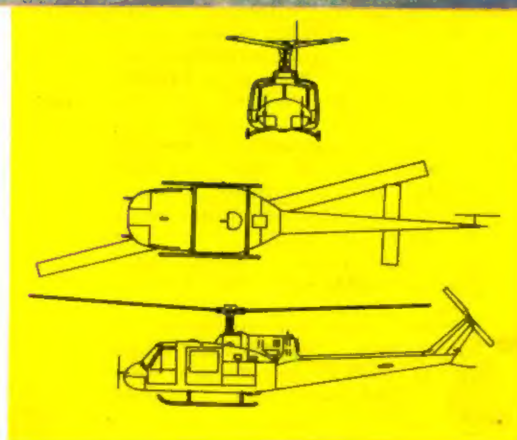
In Nederland kennen we noch zulke hoge prijzen, noch zulke geweldige verdiensten. Voor de beroemdste rennen moet je in Engeland zijn, bij ons zijn het voornamelijk de draverijen die de belangstelling trekken. Ik geloof dan ook dat de bekendste paarden van Nederland niet bij de politie rondhuppelen of aan het concours hippique deelnemen, maar dravers zijn, waarvan de namen week-in, week-uit door de radio genoemd worden: Theo Messidor, Quicksilver S, MacKinley en vele andere paarden die op Mereveld, Duindigt of Hilversum actief zijn, allemaal dravers.

Wat is draven eigenlijk? Dat is vrij moeilijk te zeggen. Een draver loopt hard als een mens, maar dan met vier benen natuurlijk. Niet huppelen, niet steigeren, niet galopperen, dat mag allemaal niet; in de zuivere draf worden de benen diagonaalsgewijs bewogen. Gaat een draver „in de fout", zoals dat heet, loopt hij onregelmatig en wordt die fout niet tijdig hersteld, dan wordt het paard gediskwalificeerd. Je weet dat dravers een **sulky** voorttrekken, een licht tweewielig wagentje waarop de pikeur zit. De snelheden die op deze wijze bereikt worden, zijn allerminst kinderachtig. We kunnen rekenen met kilometertijden van bijv. 1 min. en 24 sec., hetgeen betekent dat zo'n draver een snelheid ontwikkelt van bijna 43 kilometer per uur. Uitblinkers komen aan km-tijden van 1 min. 18 sec. of zo om en nabij de 46 km per uur. Controleer of ik 't allemaal goed heb uitgerekend en tik me vooral op mijn vingers als ik een fout heb gemaakt.

Kun je maar meteen op een paard gaan zitten of het dier voor een sulky spannen? Nee, zo'n paard moet natuurlijk (net als jullie) eerst een gezellige jeugd hebben. Een renpaard gaat leren als het ruim anderhalf jaar is. Weet je hoe ze dat noemen? Zo'n paard wordt **ingebroken** en dat wil zeggen dat het iemand op de rug krijgt en het een en ander gaat leren, dat het later, volgens de mensen dan, in de rennen gebruiken kan. Is het paard twee jaar, dan gaat het aan de eerste races deelnemen, voorzichtig, over korte afstanden. Over die rennen praten we een andere keer.



De Bell 204B, een van de drieduizend Bell-helikopters die over de hele wereld vliegen. Ook de maatschets is van de 204B.



BELL HELIKOPTERS

DOOR HUGO HOOFTMAN

De Bell 47G, waarvan er honderden gebouwd zijn, met zijn opvallend grote, bolvormige plexiglazen koepel over de cockpit.



TECHNISCHE GEGEVENS BELL UH-1B IROQOIS:

Afmetingen: rotordiameter 13,4 m; lengte 12,08 m; hoogte 4,45 m. Gewichten: leeg 2042 kg, vlieggewicht 3856 kg. Prestaties: max. snelheid 222 km/u, kruissnelheid 203 km/u, plafond 3810 m, vliegbereik 407 km.

BEHALVE de Sikorsky-helikopters, die we vroeger al eens uitgebreid in PEP hebben besproken, zijn ook de helikopters van Bell heel bekend geworden. Allereerst is daar de Bell 47, te herkennen aan de grote bolvormige plexiglazen koepel over de cockpit.
Honderden van die Bell 47's zijn al gebouwd en ze vliegen in alle delen van de wereld; in Perzië met Hollandse registraties... De Bell 47J Rangers die daar vliegen, zijn namelijk eigendom van de Haagse firma Schreiner Aero Contractors, die de Bell's in Perzië gebruikt bij geologisch onderzoek ten behoeve van de oliemaatschappijen. Tot de modernste Bell-helikopters behoort het type 204B, bij het Amerikaanse leger bekend onder de naam UH-1 Iroquois. Uit deze helikopter is de Agusta-Bell 204 ontwikkeld die bij onze Marine Luchtvaartdienst op Valkenburg vliegt.
De 204 is een turbinehelikopter, die 12 personen kan meevoeren. In de Amerikaanse uitvoering is de motor een Lycoming T53, in de Italiaanse is die vervangen door een Bristol Siddeley Gnome.
Onze landmacht stond enkele maanden geleden voor de beslissing een aantal helikopters te kopen die de kleine Hillers moesten vervangen die thans in gebruik zijn. De keuze ging tussen de Franse Alouette 111 en de Amerikaanse Bell Iroquois. Uiteindelijk werd de voorkeur gegeven aan de Alouette, waarvan er 21 gekocht zijn. Bell werkt nu aan de 206, die in het leger de OH-4A genoemd zal worden. Het toestel is ontwikkeld voor het Amerikaanse leger, dat 4000 nieuwe helikopters gaat kopen. Natuurlijk proberen alle Amerikaanse helikopterfabrieken deze belangrijke order in de wacht te slepen. Tal van nieuwe ontwerpen werden daartoe gemaakt. Daar is deze nieuwe Bell er een van.



KUIFJE



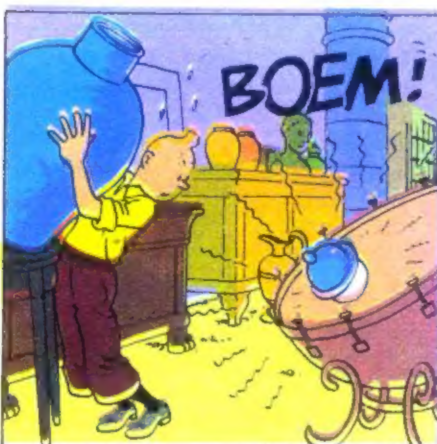
HET GEHEIM VAN DE EENHOORN

Kuifje is erin geslaagd door de muur van zijn „gevangenis" te breken. Hij is in een grote zaal vol oude kunstvoorwerpen terecht gekomen. Zijn ontvoerders zitten hem op de hielen . . . .





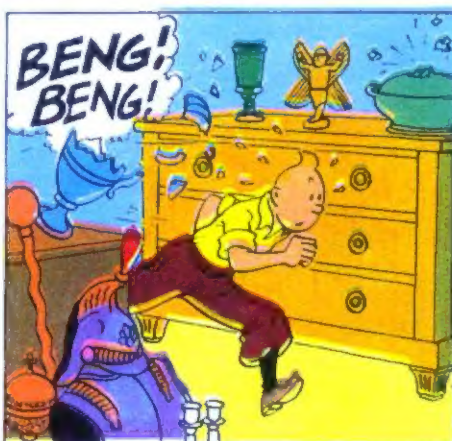





















KUIFJE

HET GEHEIM VAN DE EENHOORN









